Aleg. 206

Sprawozdanie

Komisyi kolejowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w przedmiocie poparcia poszczególnych kolei lokalnych po myśli ustawy kraj. z dnia 17. lipca 1893. Dz. u. k. Nr. 42.

I. Program kolejowy Wydziału krajowego w porównaniu do istniejącej sieci kolejowej.

Sieć linii kolejowych, których poparcie jest przedmiotem wniosków Wydziału krajowego z pominięciem linii Jaworzno-Piła, co do której badania kosztorysu i planów jeszcze nie są przeprowadzone, przedstawia się jak następuje:

A. linie projektowane przez konsorcya prywatne.

a) Trzebinia-Skawce	50	kilometrów,	kosztem	2,500.000 zł.
b) Chabówka-Zakopane	47	"	"	1,400.000 "
c) Borki Wielkie-Grzymałów	31	"	"	900.000 "
d) Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka . .	108	"	"	3,850.000 "
e) Łupków-Cisna	27	"	"	700.000 "
B. linie projektowane przaz c. k. Rząd:				
f) Przeworsk Rozwadów	76	"	"	3,200.000 "
g) Chodorów-Podwysokie	44	"	"	3,400.000 "
Razem . . .	383	kilometrów,	kosztem	15,950.000 zł.

Gdyby się udało przeprowadzić wszystkie te koleje, to krajowa sieć kolejowa kosztem blisko 16 milionów zł. powiększyłaby się o 383 kilometrów.

Z całkowitej sumy kosztów przypadłoby:

na kraj . . .	7,175.000 zł.	czyli 45	procent*)
na państwo . .	6,640.000 "	" 42	"
na interesentów . .	2,145.000 "	" 13	" *)

Ponieważ dwie ostatnie koleje budują się ze względów państwowych, to też główny ciężar finansowy słusznie pada na Rząd. Udział zaś Rządu w kosztach budowy samych tylko kolei lokalnych wynika z następującego zestawienia:

część kosztów przypadająca na kraj . . .	5,925.000 zł.	czyli 63·4	procent
" " " " Rząd . . .	1,290.000 "	" 13·8	"
" " " " interesentów . .	2,135.000 "	" 22·8	"
Koszt koleji lokalnych . . .	9,350.000 zł.		

*) Trochę mniej wypadnie na kraj a trochę więcej na interesentów, jeżeli ci ostatni przyczynią się w znaczniejszej mierze do subwencyi miliona na rzecz kolei Chodorów-Podwysokie.

W kolejach czysto lokalnych udział Rządu spada do niespełna 14%. Jest to tylko połowa udziału, który Rząd wziął w kolejach lokalnych bukowińskich, gdzie tenże wynosi 28%, ale daleko więcej aniżeli Rząd bierze w kolejach lokalnych czeskich. Natomiast i w Czechach a jeszcze wwiększej mierze w Galicyi zapewnioną jest budowa większych linii komunikacyjnych, co do których Rząd ponosi przeważną część kostów, podczas gdy na Bukowinie w ogóle nie ma takich większych linii.

Wykonanie programu Wydziału krajowego wraz z innemi kolejami, których budowa w ostatnich paru latach albo już została wykończoną albo zapewnioną przyczynia się znakomicie do uzupełnienia sieci kolei galicyjskich.

Sieć ta wynosiła w r. 1892. . . .	2.705	kilometrów.
Otwarta 1894: Stanisławów-Woronianka .	96	"
Koleje podolskie uchwalone 1893 . .	202	"
Halicz-Ostrów uchwalona 1893 . . .	101	"
Obecny program	383	"
Razem	3.497	kilometrów.

Same koleje uchwalone w ostatnich trzech latach wynoszą wraz z obecnym programem w kosztach prawie 43½ miliona zł., a w długości blisko 800 kilometrów, czyli powiększenie o prawie 30% sieci kolejowej z r. 1892, a jeżeli się pamięta, że jeszcze w r. 1882 cała sieć galicyjska wynosiła tylko 1552 kilometrów, to przyznać trzeba, że ostatnie 12 lat jast okresem wielkiego postępu w rozwoju komunikacyi krajowych.

II. Program kolejowy Wydziału krajowego w stosunku do potrzeb ekonomicznych kraju.

Sieć kolojowa objęta programem obecnym zawiera koleje charakteru różnorodnego.

Ogólnemi stosunkami tej części kraju przez ktorą przechodzi uzasadnioua jak kolej, Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka. Kołomyja jest po Lwowie i Krakowie największem centrum handlowem i wytwórczem w kraju. Zawdzięcza swój rozwój li tylko korzystnym warunkom naturalnym, leżąc po za obrębem strategiczoego rozkładu wojsk i nie mając tak licznej załogi wojskowej jak te, które wpływają na wzrost Przemyśla, Jarosławia i tylu innych miast. Nie jest siedliskiem tylu władz rządowych i instytucyi rozmaitych jak Stanisławów. Natomiast jest ogniskiem przemysłu młynarskiego, który tam przerabia około pół miliona centnarów pszenicy rocznie, jednem z ognisk przemysłu naftowego i kopalnianego i emporium handlowem dla wschodnioh Karpat nietylko galicyjskich ale i węgierskich, bo istnieją dawne i ciągłe stosunki Kołomyi z Szigetem. Koleje projektowane idą szlakiem, po którym od wieków odbywa się wymiana płodów góskich i podolskich soli, budulca i drzewa w jednym kierunku a zboża w drugim kierunku. Połączenie Kołomyi z Węgrami już było projektowane przed 25 laty, a nie przyszło do skutku z obawy, żeby znaczna caęść handlu przewozowego z Wschodnioj Galicyi i Bukowiny nie zwróciła się na Węgry z pominięciem austryackiej sieci kojejowej. Odległość albowiem Kołomyi od morza wynosi kolejami węgierskimi 1200 kilometrów, a 1540 czyli o 340 kilometrów więcej kolejami austryackiemi. To też i w obecnej chwili Rząd odmówił wszelkiej subwencyi na linię Kołomyja-Delatyn, tłumacząc się, że to jest linia konkurencyjna, która odwróci pewną część ruchu od koleji państwowych. Natomiast właśnie skutkiem tej handlowej doniosłości udało się uzyskać na budowę linii kołomyjskich daleko większe ndziały interesentów a mianowicie samego miasta i powiatów kołomyjskiego i horodeńskiego, aniżeli w razie innych koleji. Udział bowiem interesentów wyniesie przy tej koleji 30% kosztów budowy, oprócz gwarancyi ewentualnej nadwyżki kosztów.

Koleje Trzebinia-Skawce i Jaworzno-Piła mają służyć do połączenia kopalni węgla kamiennego z systemem kolei państwowych, ułatwić krajowym węglom konkurencyę z zagranicznymi i uwolnić się od monopolu przewozowego kolei północnej. Tani opał jest podstawą wszelkiego przemysłu. Galicya coraz więcej potrzebuje węgla, krajowa produkcya potroiła się od dwudziestu lat i już wynosi około 8 milionów cetnarów a przytem import się wzmaga i wynosi przessło 3 miliony cetnary. Koleje te odpowiadają więc istniejącej potrzebie i z góry mogą się spodziewać znacznego ruchu i przyczynić się muszą do potężnego rozwoju przemysłu górniczego.

Kolej Łupków-Cisna jest typową koleją wąskotorową do eksploatacyi lasów, i może być w przyszłości wzorem dla szeregu podobnych linii, — przychodzi do skutku bez subwencyi rządowej i to na podstawie specyalnego planu finansowego ażeby zabezpieczyć umorzenie prędsze równomiernie z postępującą eksploatacyą obszarów leśnych.

Przy dwóch kolejach tj. kolei prywatnej Borki Wielkie-Grzymałów i kolei rządowej Przeworsk-Rozwadów jednym ze względów na podstawie których można proponować subwencyę krajową jest poparcie przemysłu cukrowniczego. W Przeworsku bowiem buduje się już cukrownia, a w razie przyjścia do skutku kolei do Grzymałowa prawdopodobnem jak równoczesne powstanie cukrowni w tej okolicy. Komisya kolejowa sądziła że pomimo chwilowej kryzys na targu cukrowym, nie powinno się zaniedbać niczego coby mogło podźwignąć gałęź produkcyi, która się tak bardzo przyczyniła do rozwoju krajów sąsiednich, a dotychczas tak mało postąpiła w Galicyi.

Kolej Chabówka-Zakopane ma cechę *sui generis*. Jest to tania kolej łącząca najsławniejszą stacyę klimatyczną krajową z siecią kolejową i opiera się głównie na spodziewanym ruchu osobowym. Petycya Tow. lekarzy polskich w Krakowie słusznie podnosi doniosłość ekonomiczną tej kolei, albowiem z powodu utrudnionych komunikacyi, tysiące osób udaje się raczej za granicę lub do Alp aniżeli do Zakopanego, które pod względam zdrowotnym daleko wyższe posiada zalety.

Oprócz więc specyalnych obliczeń rentowności dla każdej kolei, trzeba uznać że sieć zaprojektowana może korzystnie wpłynąć na rozwój ważnych gałęzi gospodarstwa krajowego i może się przyczynić do zwiększenia krajowych sił produkcyjnych.

III. Działanie krajowego biura kolejowego.

W opracowaniu konkretnych wniosków, krajowe biuro kolejowe jako siła fachowa na której Wydział krajowy polegał musiało z konieczności odegrać rolę znakomitą. Cała skuteczność akcyi polega na dokładnych preliminarzach i na dokładnem wykonaniu akcyi raz podjętej. Inaczej i plan finansowy kraju będzie zwichnięty i oczekiwane skutki akcyi kolejowej będą zawiedzione. Otóż na podstawie badania odnośnych operatów nabrała Komisya kolejowa przekonania że biuro kolejowe w całej pełni odpowiedziało obowiązkom na nie włożonym i że Sejm przyjmując wnioski Wydziału krajowego może z pewnem zaufaniem liczyć na to że rezultat odpowie preliminarzom. Agendy biura kolejowego dadzą się podzielić na trzy odrębne działy:

kontrola lub przygotowanie kosztorysów kolei,
obliczenie rentowności kolei,
pertraktacye z rządem i dyrekcyą kolei państwowych.

Ten ostatni dział niezmiernie był ważny w ostatnich czasach bo oprócz pertraktacyi w sprawie poszczególnych kolei chodziło o to ażeby świeżo uchwalona ustawa państwowa o kolejach lokalnych zawierała wszystkie postanowienia któreby w przyszłości mogły służyć do ułatwienia budowy kolei lokalnych i ruchu na nich. Operaty odnośne biura kolejowego nietylko dostarczyły cennych wskazówek podczas negocyacyi Wydziału krajowego z Rządem co do tej ustawy, ale służyły także do wzmocnienia i uzasadnienia stanowiska Koła polskiego w Wiedniu podczas dyskusyi nad ustawą i niewątpliwie przyczyniły się do korzystnego załatwienia głównych życzeń krajowych w tej mierze. Tak n. p. ustępstwa zrobione przez Rząd co do obliczenia kosztów połączenia nowych linii z siecią państwową przyczyniają się do zmniejszenia kosztów

budowy, a ustępstwa przy obliczeniu kosztów ruchu ułatwią eksploatacyę kolei lokalnych, i np. usuwają niebezpieczeństwo niedoborów ruchu, bo państwo w takim razie pokrywa te niedobory, licząc na zwrot w późniejszych latach przy zwiększających się dochodach kolejowych.

Pod względem kosztorysów komisya konstatuje z zadowoleniem, że przy obliczeniu kosztów uwzględniano potrzebę funduszu rezerwowego na nieprzewidziane wydatki w wysokości od 5 do 9 procent całego kapitału. Inaczej bowiem, byłoby niemożliwem nawet przy najściślejszych kontraktach budowlanych i obowiązku gwarancyi dobrej budowy nałożonym na przedsiębiorców, znaleść fundusze na rozmaite nieprzewidziane roboty których potrzeba się okazuje podczas budowy, nawet mając najlepiej przygotowane plany, lub też w pierwszych latach ruchu.

Obliczenia rentowności zostały wykonane starannie. Ruch osób i frachtów z reguły obliczony został na podstawie ruchu już istniejącego, nie uwzględniając możliwego i prawdopodobnego zwiększenia w przyszłości skutkiem samego istnienia koleji. Obliczenie jest więc minimalne, i dlatego tem korzystniejszy jest wynik, że przy takiem obliczeniu okazuje się, że prawie we wszystkich wypadkach kraj albo już z góry może liczyć na dochód wystarczający do oprocentowania całej kwoty gwarantowej przez kraj, lub też narażony będzie na stosunkową nieznaczną dopłatę. Są nawet wypadki w których można liczyć na pewną nadwyżkę do oprocentowania akcyi zakładowych. Naturalnie odliczyć trzeba krótki okres przejściowy aż do ustalenia się normalnych stosunków. Dodać jednak należy, że w obliczeniu rentowności zachodzą jeszcze dwie wątpliwości dotąd niezupełnie załatwione. Najprzód biuro kolejowe posługuje się do obliczenia kosztów ruchu państwowego pewną formułką wypracowaną przez biuro i uzasadnioną licznemi wykazami faktycznych kosztów ruchu na kilkudziesięciu kolejach austryjackich i zagranicznych, ale dotąd nie uznaną przez Dyrekcyę koleji państwowych. Negocyacye są jeszcze w toku, ale w obec najświeższych korespondencyi liczyć można że porozumionie ostatecznie nastąpi na podstawie cyfr nie bardzo oddalonych od tych które wynikają z formułki biura kojejowego, tak że różnica nie wpłynie stanowczo na wyżej wskazany ogólny wynik obliczeń rentowności. Druga wątpliwość wynika ztąd, że biuro kolejowe zawiera w obliczeniu dochodów pewne premie od osób i frachtów przechodzących z koleji lokalnych na koleje państwowe i vice versa, które to premie miała wypłacać kolej państwowa za przysporzenie ruchu na głównej sieci koleji państwowych skntkiem istnienia koleji lokalnych. Otóż Dyrekcya koleji państwowych nie przystała na tę propozycyę i niema też odnośnego postanowienia w państwowej ustawie o kolejach lokalnych. Ale mamy zapewnienie, że przy ustanowieniu taryf przewozowych na „Durchzugs-Verkehr“ nastąpi takie obrachowanie udziału koleji lokalnej z ogólnego dochodu, że to zastąpi w zupełności doohód z premii, na który liczył Wydział krajowy. Jak to więc sprawa która musi być przypilnowana w przyszłości przy ustanowieniu szematu taryf kolejowych dla każdej z koleji lokalnych na co Wydział krajowy powinien zastrzedz sobie ingerencyą.

W ogóle błędnem by było przypuszczenie jakoby główny nawał roboty w biurze kolejowym już miał ustać po przygotowaniu obecnego programu. Przeciwnie jak to się wykaże w dalszym ciągu, kontrola budowy i ruchu nałoży na biuro kolejowe jeszcze więcej roboty aniżeli to stadyum przygotowawcze w którem my się dotąd znajdywali.

IV. Wykonanie programu.

Jeżeli Sejm uchwali obecne przedłożenie, to dalsza akcya będzie się rozwijała mniej więcej w następujący sposób.

Najsamprzód Rząd winien wnieść jeszcze w obecnej Sesyi Rady państwa przedłożenie o popieraniu koleji lokalnych w Galicyi w miarę cyfr, które służyły za podstawę do pertraktacyi, oraz przedłożenie budowy obu linii rządowych Przeworsk-Rozwadów i Chodorów-Pod-

wysokie. Wydział krajowy zaś po uzyskaniu prawomocnych zobowiązań ze strony interesentów zawiera imieniem kraju z koncesyonaryuszami kontrakt gwarancyjny w którym z jednej strony udziela gwaraucyi krajowej w miarę uchwał sejmowych, a z drugiej zastrzega sobie wpływ i kontrolę należytą na mające się założyć Towarzystwo akcyjne każdej poszczególnej koleji lokalnej. Mianowicie zastrzega sobie Wydział krajowy udział w pertraktacyach z Rządem o udzielanie koncesyi, oraz w układzniu statutów Towarzystwa. Ponieważ z planu finansowego Wydziału krajowego wynika, że najczęściej akcye zakładowe w równej ilości należą do interesentów prywatnych i do państwa, to w razie gdyby sobie Wydział zastrzegł mianowanie pewnej liczby członków rady zawiadowczej jak to uczynił Wydział krajowy Krainy w radzie koleji dolno Kraińskich, to będzie posiadał pewien wpływ dyrymujący i decydujący w tej radzie. Wydział w szczególności winien zastrzec sobie sankcyę szczegółowych planów budowy i kosztorysów, oddania budowy w przedsiębiorstwo, wykonanie i odebranie budowy, zawarcie kontraktów ruchu i ustanowienie taryf.

W całym tym szeregu czynności musi nastąpić pewne porozumienie z Rządem, bo przecie ostateczne udzielenie koncesyi i zatwierdzenie statutów jest atrybucyą państwową, a wpływ kraju polega tylko na zobowiązaniu się koncesyonaryuszów, że żadnego kroku nie powezmą bez kontroli krajowej. Rząd także w każdym wypadku w którym się przyczynia choćby tylko akcyami zakładowemi zastrzega sobie kontrolę techniczną nąd budową i nad warunkami dostaw i nad oddaniem budowy w przedsiębiorstwo. Nie ulega jednak wątpliwości, że w tych wszystkich wypadkach w których kraj bierze na siebie przeważną część kosztów, Rząd zadowoli się kontrolą li tylko ogólną, jeżeli się przekona, że szczególowa kontrola krajowa będzie zorganizowana w sposób skuteczny i wystarczający i będzie mogła zastąpić tę kontrolę, którą w innych razach wykonywa sam Rząd, tam gdzie sam gwarantuje znaczną część kosztów budowy. Ta skuteczna kontrola tak szczegółowego planu budowy i kosztorysu, jak też wykonania budowy, da się tylko wykonać na miejscu, a może za współudziałem pewnych delegatów miejscowych, jak to już Wydział krajowy w innych działach z dobrymi skutkami zastósował. Okoliczność ta nie może być pominiętą przy ostatecznej organizacyi biura kolejowego.

V. Plan finansowy.

Co do większej części koleji, plan finansowy polega na szemacie wynikającym ściśle z ustawy krajowej 17. lipca 1893, t. j. że kraj gwarantuje oprocentowanie wraz z umorzeniem do r. 1968 pożyczki pierwszeństwa w wysokości dwóch trzecich części całych kosztów budowy, a państwo i interesenci pokrywają resztującą trzecią część kosztów w zamian za akcye zakładowe. Od tego szematu odstąpiono przy kolei Łupków-Cisna, gdzie z przyczyn już napomknietych, chciano zapewnić krótszy okres umorzenia i udział kraju w ewentualnych zyskach w razie prędszej eksploatacyi leśnej i gdzie udział kraju występuje w postaci akcyi pierwszenstwa z maksymaluym 30-letnim okresem umorzenia. Przy koleji Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka, skutkiem znakomitego udziału miasta Kołomyji i powiatów Kołomyjskiego i Horodeńskiego, gwarancya krajowa pokrywa tylko zaledwie 59% kosztów, a przy ewentualnej budowie koleji Jaworzno-Piła, kraj nie ponosi żadnego ryzyka gwarancyi, albowiem budowa ma tylko nastąpić w takim wypadku jeżeli interesenci miejscowi dostarczą krajowi subsydyarnej gwarancyi na całą kwotę pożyczki pierwszeństwa.

O ile więc tyczy się koleji lokalnych, to kraj gwarantuje tylko pewnne anuitety, których wypłata ma nastąpić z rocznej dotacyi trzechsettysięcznej funduszu kolejowego. Podług uchwał przedłożonych Sejmowi łączna kwota tych anuitetów (odpowiadająca kwocie 5,925.000 zł.

zaciągnąć się mających pożyczek pierwszeństwa) wynosić będzie około 251.000 zł. *) Ponieważ te pożyczki pierwszeństwa mają pierwsze prawo do wszelkich nadwyżek dochodów kolejowych, to w razie, gdyby obliczenie rentowności przedłożone przez Wydział krajowy miały się sprawdzić, to po upływie pewnego przejściowego czasu, nadwyżki te powinny być wystarczające na pokrycie w całości, lub w większej części anuitetów gwarantowanych. O ile te przewidzenia się sprawdzą, o tyle kraj będzie dopłacał tytułem gwarancyi mniej od nominalnej kwoty gwarantowanych anuitetów t. j. mniej aniżeli powyższe 251.000 zł. — a w razie wystarczających nadwyżek fundusz kolejowy żadnego nie będzie ponosił wydatku i cała kwota 251.000 zł. pozostanie do dalszego użytku. A tylko w razie, gdyby wbrew wszelkim przewidzeniom, wszystkie koleje równocześnie nie dopisały, to cała kwota anuitetów przyjdzie do wypłaty. Sejm stoi dotąd na stanowisku, że to, co daje na fundusz kolejowy, daje á fond perdu, to jest w przypuszczeniu możliwości całkowitej straty, co jak zwyż wykazano byłoby tylko możliwem, gdyby żadna z kolei budowanych nie dała nadwyżek dochodów. Nawet najzagorzalsi zwolennicy polityki inwestycyjnej zgadzają się na takie stanowisko w chwili obecnej, liczą bowiem z zaufaniem na szybki rozwój dochodów kolejowych, który niebawem okaże, że fundusz kolejowy przez zobowiązania gwarancyjne albo żadne, albo tylko nieznaczne ryzyko wziął na siebie, tak, że do niewielu lat znaczna część kwot gwarantowanych będzie mogla służyć do dalszego rozwinięcia akcyi kolejowej, a z biegiem czasu odtwarzające się dochody funduszu dozwolą wykonać za jego pomocą całą sieć komunikacyi potrzebną dla kraju.

Inaczej się rzecz ma jednakowoż z subwencyami á fond perdu które kraj ma dać na koleje rządowe w kwocie 1,250.000 zł. *), co pokryte pożyczką przy kursie 96 wymagałoby raty rocznej około 55.000 zł. Kraj w zamian za tę kwotę niema najmniejszego udziału w dochodach tychże koleji, a zatem żadnej możliwości odtworzenia tego wydatku z dochodów kolejowych. To więc co raz jest dane, jest dane niepowrotnie i rata 55.000 zł. przedstawia się jak stałe uszczuplenie funduszu kolejowego. — okoliczność na którą tem bardziej zważaś wypada, że każda dalsza subwencya udzielona w podobnych warunkach, coraz bardziej ograniczać i kurczyć będzie fundusz, który w przyszłości ma tak ważne zadanie.

Nadmienić też trzeba, że podczas kiedy subwencye rządowe na koleje lokalne w łącznej kwocie 1,290.000 zł. udzielane są w zamian za akcye zakładowe, które w niektórych wypadkach prawie z pewnością mogą liczyć na ewentualny dochód, to subwencya krajowa w kwocie 1,250.000 na koleje rządowe udzieloną jest bezpowrotnie. Rząd wprawdzie oświadczył, że ta nierównomiernosć w traktowaniu kraju i państwa zupełnie nie leżała w jego intencyi, — że w takich razach, w których budowa koleji projektowanej przez Rząd nastąpi pod firmą osobnego Towarzystwa akcyjnego nie miał by nic przeciwko temu, ażeby kraj w zamian za subwencyę udzieloną, pobierał akcye zakładowe, – ale w danym wypadku obie koleje budują się jako czysto rządowe i skutkiem tego nie ma takich akcyj, a trudno domagać się skomplikowanego osobnego prowadzenia rachunków i t. d. tem mniej, że powyższe koleje mają być zbuwane ze względów państwowych a nie dla ich przypuszczalnej rentowności.

---

*) Kwota ta się trochę podwyższy skutkiem umorzenia prędszego pożyczki Łupków-Cisna.

**) O ile udział interesentów nie zmniejszy kwoty miliona przeznaczonego przez kraj na subwencyonowanie linii Chodorów Podwysokie.

VI. Budżet funduszu kolejowego.

Fundusz kolejowy posiada roczną dotacyą 300.000 zł. Ponieważ zaś anuitety gwarancyjne na budowę kolei lokalnych mają wynieść około . . . . . 251.000 zł.
a annuitet na wypłacenie subwencyi dla kolei rzędowych wynosić będzie około 55.000 „
to by było razem 306.000 zł.
a zatem więcej aniżeli roczna dotacya funduszu.

Jednakowoż zauważyć trzeba, że fundusz posiada już 300.000 zł. gotówki leżącej na 3% w Banku krajowym, a zatem przynoszącej 9000 zł. rocznie.

Można również przewidywać, że zanim wypłaty jakiekolwiek tytułem gwarancyi nastąpić mogą, z rocznej dotacyi zaoszczędzi się co najmniej dalszych 300.000 zł., które również przynosić będą 9.000 zł. rocznie. Fundusz kolejowy posiadałby więc na wstępie akcyi kolejowej zapas w gotówce 600.000 zł. i roczny dochód 318.000 zł. co nietylko wystarcza na pokrycie wszystkich anuitetów mających się uchwalić, ale jeszcze daje 600.000 zł. funduszu rezerwowego. Licząc anuitet 55.000 zł na pokrycie pożyczki subencyjnej dla rządu jako stałe uszczuplenie funduszu kolejowego, toby przecie rocznie zostało 263.000 zł. na część funduszu zachowaną dla popierania kolei lokalnych i zawsze mogącą się odtworzyć z nadwyżek dochodów kolejowych. Jest nawet do przewidzenia, że ta część mogłaby być jeszcze większą. Gdyby bowiem Wydział krajowy przyszedł do przekonania że tak wielkie zapasy w gotówce jak 600.000 są niepotrzebne i nieskorzystał z upoważnienia zeciągnięcia pożyczki w całej kwocie 1,250.000 zł. potrzebnych jako subwencye dla rządu, ale pokrył z jakie pół miliona z zapasów gotówki toby anuitet na pożyczkę 750.000 zł. nie wynosił więcej niż około . . . 33.000 zł.
co dodane do anuitetów gwarancyjnych . . . . 251.000 „
daje razem . 284.000 zł.
czyli o 16.000 zł. mniej od rocznej dotacyi funduszu.

Część funduszu zachowana ściśle na rzecz kolei lokalnych wynosiłaby w takim razie (z uwzględnieniem odsetek i t. d.) przeszło 100.000 zł. w zapasach kasowych a w dochodzie rocznym około 270.000 zł., co znowu w obec kwoty obecnie wymaganej na gwarancye około 251.000 złr. rocznie przedstawia pewne rezerwy w formie niewyczerpanej rocznej dotacyi. Trzeba znowu przypomnieć, że jeżeli interesenci prywatni wezmą na siebie pewną część subwencyi krajowej jednego miliona na kolej Chodorów-Podwysokie to jeszcze się bardziej oszczędzi fundusz kolejowy i większa rezerwa pozostanie dla kolei lokalnych.

Wydział krajowy przyjmując 600.000 zł. jako zapas gotówki a 7,071.819 zł. jako wartość rocznej dotacyi funduszu kolejowego, także dochodzi do rezultatu, że po potrąceniu w kapitale całej sumy 7,175000 zł. mającej być uchwalonej zostaje 495.000 zł. rezerwy, czyli przeszło 6% obecnego majątku funduszu.

Licząc się z faktem, że już w kosztorysach poszczególnych kolei przyjęto fundusz rezerwowy w wysokości od 5—9%, a że po uwzględnieniu wszelkich zobowiązań mających się nałożyć na fundusz kolejowy zostaje jeszcze znaczna niewyczerpana rezerwa z rocznej dotacyi to komisya kolejowa jest zdania, że Wydział należycie uwzględnił obowiązek przezorności finansowej w przedłożonym progremie kolejowym, i że w żadnym wypadku nie może zostać ewentualność przekroczenia funduszu kolejowego skutkiem uchwał obecnie proponowanych.

VII. Ciągłość dalszej akcyj kolejowej.

Ani Wydział krajowy ani też komisya kolejowa nie może twierdzić, że obecny program kolejowy już uwzględnił w całości lub bodaj w najznaczniejszej części wszystkie potrzeby

komunikacyjne kraju. Wyczerpał jednak na razie fundusze przez Sejm na ten cel przeznaczone. Jeżeli koleje projektowane nie odpowiedzą oczekiwaniom i nie dadzą nadwyżek dochodu, to w granicach obecnych intencyi Sejmu nie będzia środków do budowania dalszych kolei. O ile jednak okażą się nadwyżki dochodów, o tyle odtwarza się fundusz gwarancyjny na ich bndowę.

Ta okoliczność najlepiej daje miarę wielkiej odpowiedzialności i Wydziału krajowego i biura kolejowego, co do wyniku pierwszego programu kolejowego, bo cała dalsza akcya na polu komunikacyi kolejowych zależy od tego czy sieć obecnie projektowana, została wybraną i jej koszta i rentowność obliczoną w taki sposób, żeby narazić fundusz kolejowy na najmniejsze straty z tytułu gwarancyi, i tak, żeby znaczna część rocznej dotacyi posostała niętkniętą na dalsze roboty.

Każda nierentowna kolej jest nietylko jako taka złem przedsiębiorstwem, ale dodatkowo zagważdża pewną część funduszu kolejowego i uniemożliwia w następstwie budowę tych dalszych kolei, któreby mogły być budowane z odtworzonych dochodów tego funduszu.

Nie wdając się w szczegółowe roztrząsanie niemożliwe w takim razie i sądząc w całości, komisya kolejowa ma to przekonanie, że program obecny nietylko odpowiada potrzebom gospodarstwa krajowego, nietylko znakomicie podniesie siły produkcyjne kraju w kierunkach najważniejszych, ale że także pod względem rentownści okazuje się staranie Wydziału krajowego, ażeby na pierwszą próbę wybrać koleje najbardziej obiecujące wynik korzystny. Wynika też z natury rzeczy, że tylko linie bardzo obiecujące mogły zastósować się do ciężkich warunków wymaganych przez Wydział krajowy pod względem poparcia przez interesentów prywatnych. Jest godnem uwagi, że Sejm czeski dalej idzie w swoich subwencyach i gwarancyach od Sejmu galicyjskiego. Nietylko, że z reguly gwarantuje 70% pożyczki pierwszeństwa, ale w licznych wypadkach bieże po nadto 5% akcyi zakładowych, tak że częstokroć kraj dostarcza $^3/_4$ całych kosztów, a nie tylko $^2/_3$ jak w Galicyi.

Bądź więc z powodu trudności pozyskania poparcia interesów w mierze wymaganej ustawą krajową, bądź też z powodu wątpliwości co do kierunku trasy lub typu budowy, bądź też z braku dostatecznego uzasadnienia rentowności kolei, bądź też z nieodpowiedniego planu finansowania stojącego w sprzeczności z ustawą z dnia 19. sierpnia 1893, — cały szereg projektów przedłożonych Wydziałowi krajowemu nie dojrzał dotychczas należycie, ażeby mógł być zawarty w pierwszym okresie akcyi kolejowej. Są to cytując w porządku sprawozdania Wydziału krajowgo linie Gorlice-Konieczna, Jasło-Żmigród-Konieczna, Przybówka-Krosno-Dukla, Rzeszów-Rymanów zdrój, Przeworsk-Dynów. Oprócz tego mamy gotowe już projekta kolei lokalnych Podhajce-Potutory i Brzeżany-Potutory, które miały być wykonane jako linie rządowe, a których budowa na dawnych warunkach ma być uchylona uchwałą proponowaną przez Wydział krajowy co do budowy kolej Chodorów-Podwysokie i któreby w przyszłości mogły przyjść do skutku tylko w dalszym ciągu akcyi na podstawie krajowej ustawy o kolejach lokalnych. W bieżącej kadencyi również cały szereg wniosków został przydzielony komisyi do sprawozda- a mianowicie wniosek p. Adama Jędrzejowicza, co do budowy koleji Rzeszów-Dynów-Rymanów, — wniosek p. Żardeckiego, co do budowy kolei Przeworsk-Dynów-Sanok, — p. Struszkiewicza co do kolei Tymbark względnie Dobra do Swoszowic, względnie do Wieliczki-Krakowa, — wniosek Eksc. Zaleskiego co do kolei z Kut do Śniatyna i wniosek p. Midowicza co do kolei Tarnów-Pilzno-Brzostek-Jasło z ewentualnem przedłużeniem do Bardyowa. Będzie obowiązkiem biura kolejowego przeprowadzić badania i pertraktacye odnoszące się do tych projektów, a obowiązkiem Wydziału krajowego przedłożyć na podstawie tych badań i rokowań dalsze wnioski w miarę rozporządzalnych środków krajowego funduszu kolejowego. Wydział krajowy przedłożył Sejmowi odpowiednią uchwałę, którą też komisya kolejowa w tej samej formie uwzględniła.

VIII. Uwagi co do poszczególnych postanowień.

Wydział krajowy w zakończeniu swojego sprawozdania przedstawił 9 osobnych uchwał, tak, iż miała być osobna uchwała dla każdej poszczególnej kolei. Komisya kolejowa sądziła jednakowoż, że odpowiedniej jest przedstawić tę samą treść ale w innej formie, t. j. tak, ażeby jak w podobnych uchwałach Rady państwa, traktować przedłożone wnioski zbiorowo i raz tylko wymienić postanowienia wspólne dla wszystkich koleji a odrębnie uwidocznić tylko postanowienia specyalne dla każdej kolei. Merytorycznie wnioski przedstawione przez komisyą kolejową zgadzają się z wnioskami Wydziału krajowego, tylko że komisya w punkcie szóstym proponuje jeszcze dodatkowe postanowienia wspólne dla wszystkich koleji, a w dodatku dodaje jeszcze dwie rezolucye, jednę w której się wzywa Rząd do zapewnienia jeszcze w bieżącej sesyi Rady państwa subwencyi dla galicyjskich kolei lokalnych wzmiankowanych w obecnym programie, oraz budowy kolei projektowanych przez Rząd: Przeworsk-Rozwadów i Chodorów-Podwysokie, a drugą domagają się większego uwzględnienia przez Rząd kolei wąskotorowych.

ad 1.

Co do kolei wymienionych w punkcie pierwszym, to weszło do Sejmu pod l. 429. przedstawienie hr. Władysława Baworowskiego jako zastępcy koncesyonaryuszów kolei lokalnych wschodnio-galicyjskich (podolskich) przeciwko budowie kolei Borki-Wielkie-Grzymałów jako stojącej w sprzeczności z koncesyą udzieloną na wzwyż wspomniane koleje wschodnio-gelicyjskie (podolskie). Hr. Baworowski proponuje żeby połączyć miejscowości dla których kolej jest projektowana z Borek Wielkich, odnogą wychodzącą z kolei podolskich a nie z kolei państwowych. Hr. Baworowski wystósował taki sam protest do Ministerstwa handlu w Wiedniu, a Wydział powiatowy w Tarnopolu pod l. 1.209 petycyę w podobnym duchu do Sejmu. Komisya nie może się przychylić do zdania hr. Baworowskiego, gdyż ani pod względem prawnym ani ekonomicznym kolej Borki Wielkie-Grzymałów nie jest w sprzeczności z koncesyą udzieloną na koleje podolskie. Prawnie koncesya wyklucza każdą inną kolej łączącą te same punkta końcowe bez dotknięcia nowych pośrednich miejscowości będących ważnemi centrami handlowemi lub przemysłowemi. To postanowienie żadną miarą do obecnego wypadku zastósowane być nie może. Ekonomicznie zaś połączenie proponowane przez hr. Baworowskiego zupełnie by nieodpowiadało potrzebom Skałatu lub Grzymałowa które wymagają jak najkrótszego połączenia z koleją główną a nie z inną koleją lokalną mianowicie wobec poważnych trudności terenowych tego ostatniego połączenia i nadmiaru kolejowego oddalenia od linii głównej któreby z niego wynikło.

Co do linii Zakopane-Chabówka nastała nieprzewidziana poważna trudność przez żądanie postawione w ostatniej chwili przez Minist erstwo wojny ażeby całą tę kolej, lub przynajmniej część z Chabówki do Nowego Targu wybudować o torze normalnym, tak ażeby nastąpić mogło połączenie z koleją normalno-torową idącą ze strony węgierskiej doliną Arwy. Zachodzi jednak ta okoliczność że właśnie ten kawałek z Chabówki do Nowego Targu przedstawia tak wielkie trudności terenowe, że właśnie na tym kawałku zastósowanie wąskiego toru przedstawia się jako wielka oszczędność finansowa i dozwala przyjąć trasę za pomocą której można uniknąć tuneli i innych kosztownych bndowli. Wydział krajowy i komisya kolejowa jednozgodnie są zdania że kolej Chabówka-Zakopane traci z przyjęciem normalnego toru, chociażby tylko na części do Nowego Targu, wszelkie uzasadnienie finansowe i nie przedstawiałaby dostatecznej rentowności ażeby przy naleganiu Rządu na taki warunek, mogła być zawartą w programie akcyi kolejowej. Zdaje się komisyi kolejowej że wszelkim życzeniom Ministerstwa wojny na przyszłość by się stało zadość gdyby w ewentualności, dotychczas zdaje się jeszcze nie bliskiej, wybudowania węgierskiej części kolei Arwy i części od granicy węgierskiej do Nowego Targu, zapewnić w koncesyi dla Rządu prawo zakupna nie tylko całej kolei, ale także w razie potrzeby

tylko części pomiędzy Chabówką a Nowym Targiem. Istnienie toru wąskiego znakomicie by ułatwiło roboty kolei normalno-torowej, a tymczasem kolej tak czysto lokalna służąca do zaspokojenia czysto lokalnych potrzeb stacyi klimatycznej nie byłaby narażona na szwank.

ad 3.

Operat tyczący się kolei Jaworzno-Piła nie mógł dotychczas być wykończony w braku dostatecznych materyałów i w braku dokończenia pertraktacyi wymaganych. Wydział krajowy posiada tylko oświadczenia tak ze strony Rządu jak ze strony interesowanych wyrażające gotowość podjęcia rokowań w celu zabezpieczenia $^1/_3$ części kapitału przez akcye zakładowe. Co do rentowności tej koleji to istnieje zapewnienie znacznych przesyłek wapna z wapienników położonych wzdłuż tej linii, oraz węgla i rudy cynkowej ze strony wielkiej kopalni cynku. Najważniejszą jednak rubrykę stanowiłby przewóz węgla z kopalni dotychczas bardzo mało rozwiniętej a która oświadczyła gotowość udzielenia subsydiarnej gwarancyi na pożyczkę pierwszeństwa mającą być gwarantowaną przez kraj. Na Wydział krajowy spada odpowiedzialność za formę zabezpieczenia, którą wybierze, jeżeli inne warunki budowy już będą zapewnione. Sam zapis hipoteczny na miarach górniczych by nie wystarczał, należałoby prawdopodobnie oprócz tego żądać organizacyi gwarectwa węglowego zaopatrzonego wystarczającym kapitałem na odbudowę kopalni w granicach zakreślonych ilością spodziewanych frachtów. W każdym razie budowa tej kolei może tylko nastąpić, jeżeli fundusz kolejowy nie będzie z tej racyi narażony na jakikolwiek wydatek.

ad 6.

Na podstawie analogii z innych krajów postanowienia projektowane przez Wydział krajowy zostały uzupełnione postanowieniami sub *d)* i *e)*. Ostatni ustęp wynika w znacznej mierze z formularzy Deklaracyi już ogłoszonych przez Wydział krajowy dla interesentów prywatnych chcących gwarantować oprocentowanie wraz z umorzeniem akcyi zakładowych. Te formularze zostały już w wielu wypadkach zużytkowane i przedstawiają pewne nabyte prawa, których dziś już zmieniać nie można. Podług tych formularzy, nadwyżki dochodów kolejowych ponad kwotę anuitetu gwarantowanego przez kraj, które w ustawodawstwie czeskiem idą na zwrot zaliczek gwarancyjnych wraz z odsetkami udzielonych przez kraj, u nas są przeznaczone na oprocentowanie i umorzenie akcyi zakładowych, oraz na zwrot dopłat uczynionych przez interesentów tytułem gwarancyi akcyi zakładowych. Komisya kolejowa sądzi, że to lepsze traktowanie interesentów odpowiada specyalnym warunkom naszego kraju, tembardziej że jako interesenci występują tak często powiaty i gminy szczupłym tylko budżetem wyposażone. Akcye zakładowe Rządu muszą być traktowane na równi z innemi, bo Rząd sobie z góry zapewnia, że nie wolno akcye w jego posiadaniu traktować gorzej od innych akcyi. Nowem jest postanowienie, że od dopłat lub zaliczek tytułem gwarancyi uskutecznionych czy to przez kraj, czy to przez interesentów, nie wolno liczyć odsetek.

ad 7.

Uchylenie dawnej uchwały miliona subwencyi na kolej Halicz-Ostrów wraz z odnogami do Podhajec i Brzeżan a przeniesienie tej samej kwoty na linię Chodorów-Podwysokie komisya uważa za wielką korzyść dla kraju wobec pierwszorzędnego znaczenia nowej linii.

Wydział krajowy w swoich przedłożeniach zostawił wątpliwość czy kolej rządowa ma iść z Rozwadowa do Przeworska, czy z Rozwadowa do Rzeszowa. Komisya kolejowa jednak pod wpływem faktu, że w Przeworsku buduje się cukrownia, oraz pod wpływem sprawozdania Dyrokcyi kolei państwowych o wyższości ekonomicznej połączenia na Przeworsk nad połączeniem z Rzeszowem, usunęła alternatywę i zdecydowała się za Przeworskiem, za którem też przema-

wiają petycye galicyjskiego Towarzystwa Gospodarskiego i inne. Weszło także kilka petycyj z prośbą uwzględnienia miasta Jarosławia. Komisya kolejowa sądzi, że interesa Jarosławia mogą być w wystarczający sposób uwzględnione rozkładem wygodnym pociagów i uwzględnieniem Jarosławia pod względem taryfowym i nie wymagają tego, ażeby połączenie faktyczne w samym Jarosławiu nastąpiło.

Na podstawie powyższych wywodów komisya kolejowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy powziąść następujące uchwały:

I.

Uchwała następującego programu dla akcyi kolejowej mającej być podjętej za współudziałem kraju w najbliższym czasie.

1. Upoważnia się Wydział krajowy ażeby pod warunkami poniżej wymienionemi zapewnił wybudowanie następujących kolei żelaznych, których budowa jest ze względu na ogólne interesa kraju użyteczną i potrzebną.

A. Linie kolei lokalnych projektowane przez konsorcya prywatne.

a) Trzebinia-Skawce, normalnotorowa.
b) Chabówka-Zakopane, wąskotorowa.
c) Borki Wielkie-Grzymałów, normalnotorowa.
d) Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka, normalnotorowa.
e) Jaworzno-Chrzanów-Piła, normalnotorowa.
f) Łupków-Cisna, wąskotorowa.

B. Linie projektowane przez c. k. Rząd.

g) Rozwadów-Przeworsk, normalnotorowa.
h) Podwysokie-Chodorów, normalnotorowa.

2. Na podstawie ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 (Dz. u. k. Nr. 42) upoważnia się Wydział krajowy, w razie wydania koncesyi państwowej na linie projektowane przez konsorcya prywatne, wyliczone pod literami a) do d), do udzielenia imieniem kraju na rzecz każdej z pomienionych linij, i na czas niedłuższy niż do końca roku 1968 gwarancyi dochodu równającego się oprocentowaniu po cztery od sta (4%) wraz z umorzeniem prawidłowem od kolejowej pożyczki pierwszeństwa zaciągnąć się mającej przez koncesyonaryuszów po kursie nie niższym od tego jaki Wydział krajowy ustanowi a w wysokości:

a) 1,660.000 wyraźnie milion sześćset sześćdziesiąt tysięcy zł. dla linii Trzebinia-Skawce z zastrzeżeniem że kapitał imienny ustanowiony będzie na sumę nie wyższą niż 2,500.000 zł. wyraźnie dwa miliony pięćkroć stotysięcy zł. Z tego kapitału imiennego suma potrzebna ponad wspomnianą pożyczkę pierwszeństwa a to co najmniej zł. w. a. 840.000, wyraźnie ośmset czterdzieści tysięcy złotych wal. austr. dostarczoną będzie przez emisyę akcyi zakładowych, wpłaconych w pełnej ich imiennej wartości, z których co najmniej zł. w. a. 420.000 obejmie państwo, a co najmniej zł. w. a. 420.000 interesenci miejscowi, i do których akcyi zakładowych nie będzie przywiązane prawo pobierania procentów interkalarnych za czas budowy;

b) 930.000 wyraźnie dziewięćset trzydzieści tysięcy złr. dla linii Chabówka-Zakopane z zastrzeżeniem, że kapitał imienny ustanowiony będzie na sumę nie wyższą niż 1,400.000 zł, wyraźnie milion czterykroć sto tysięcy złotych wal. austr. Z tego kapitału imiennego suma potrzebna po nad wspomnianą pożyczkę pierwszeństwa a to najmniej 470.000 wyraźnie czterysta siedemdziesiąt tysięcy złotych wal. austr. dostarczoną będzie przez emisyę akcyi zakładowych, wypłaconych w pełnej ich imiennej wartości z których co najmniej złr. w. a. 235.000 obejmie

państwo, a co najmniej złr. w. a. 235.000 interesenci miejscowi, i do których to akcyi zakładowych nie będzie przywiązane prawo pobierania procentów interkalarnych za czas budowy;

c) 600.000 wyraźnie sześćkroćstotysięcy zł. dla linii Borki Wielkie-Grzymałów z zastrzeżeniem, że kapitał imienny rzeczonej kolei ustanowiony będzie na sumę nie wyższą niż zł. w. a. 900.000 wyraźnie dziewięć kroć sto tysięcy złotych w. a.; z tego kapitału imiennego suma potrzebna po nad wspomianą pożyczkę pierwszeństwa a to co najmniej zł. w. a. 300.000 wyraźnie trzy kroć sto tysięcy złotych wal. austr. dostarczoną będzie przez emisyę akcyi zakładowych wpłaconych w pełnej ich imiennej wartości,, z których co najmniej zł. w. a. 210.000 wyraźnie dwa kroć dziesięć tysięcy złotych wal. aust .obejmie państwo, a co najmniej zł. w. a. 90.000 interesenci miejscowi i do których to akcyi zakładowych nie będzie przywiązane prawo pobierania procentów interkalarnych za czas budowy;

d) 2,270.000 wyraźnie dwa miliony dwakroć siedemdziesiąt tysięcy złr. dla linii Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka, z zastrzeżeniem, że kapitał imienny nie może być wyższy niż 2,550.000 wyraźnie dwa miliony pięćset pięćdziesiąt tysięcy złotycy wal. austr., dla linii Kołomyja-Horodenka-Stefanówka, a 1,300.000 wyraźnie milion trzy kroć sto tysięcy złotych wal. austr. dla linii Delatyn-Kołomyja, a że reszta kapitału imiennego po pod powyżej wymienioną pożyczkę pierszeństwa dostarczoną będzie:

a) na podstawie zagwarantowania przez interesentów miejscowych czystego dochodu w kwocie zł. 35.835, wyraźnie trzydzieści pięć tysięcy ośmset trzydzieści pięć złotych wal. austr. rocznie przez lat 75 po nad kwotę roczną potrzebną do oprocentowania i umożenia o wyżej znaczonej pożyczki pierwszeństwa 2,270.000 zł. w. a.; przyczem upoważnia się Wydział krajowy do przelania tej gwarancyi nd rzecz koncesyonaryusza pod warunkiem, że tenże zobowiąże się do pokrycia odpowiedniego do pomienionej gwarancyi kapitału, objęciem akcyi zakładowych w pełneł ich nominalnej wartości;

b) przez wpłatę 425.000 zł. w. a., wyraźnie czterysta dwadzieścia i pięć tysięcy złotych wal. austr. przez państwo w zamian za akcye zakładowe objęte w pełnej ich imiennej wartości;

c) przez zapewnienie przez koncesyonaryuszy wpłaty całej reszty potrzebnego kapitału w zamian za akcye zakładowe objęte w pełnej ich imiennej wartości, a to także w tym wypadku, jeżeliby potrzebny na budowę linii Delatyn-Kołomyja kapitał imienny wynosił więcej niż 1,300.000 zł.

3. Co do koleji wymienionej po punkcie 1. pod literą e) Jaworzno-Chrzanów-Piła upoważnia się Wydział krajowy, by po przedłożeniu przez ubiegającego się o koncesyę, kompletnych operatów projektu rzeczonej koleji, po zbadaniu tychże w myśl powołanej ustawy, i w razie gdyby wydaną została na takową koncesya państwowa a spodziewany czysty dochód tej koleji wystarczał na oprocentowanie po 4% rocznie oraz umorzenie do końca roku 1898 co najmniej $^{2}/_{3}$ części kapitału imiennego potrzebnego na jej budowę, a zabezpieczony został subsidyarnie przez interesentów miejscowych w sposób jaki Wydział krajowy uzna za dostateczny, a cała reszta potrzebnego kapitału imiennego pokrytą została przez czynniki interesowane (interesenci miejscowi i państwo) przez wpłatę akcyi zakładowych w pełnej ich nominalnej wartości — przyznał imieniem kraju na rzecz tej koleji pod warunkami wymienionymi w punkcie 2. gwarancyę dochodu od dwóch trzecich całego kapitału tej koleji.

4. Co do koleji wymienionej w punkcie 1. pod literą d) Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka mają być uwzględnione następujące dodatkowe postanowienia: w razie gdyby koncesya państwowa na kolej lokalną Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka udzieloną była istniejącemu Towarzystu kolejowemu, zapewnioną będzie zupełna odrębność kolei Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka od linii rzeczonego Towarzystwa, — a to:

a) przez założenie osobnego wykazu w księdze kolejowej według §. 4. ustawy z dnia 19. maja 1874 (Dz. u. pr. 70.);

b) przez wydanie specyalnie na tę kolej opiewających akcyi zakładowych, od dotychczasowego kapitału akcyjnego istniejącego Towarzystwa kolejowego zupełnie odrębnych, mających tytuł własności kolei Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka, zapisany w księdze kolejowej;

c) przez prowadzenie rachunkowości tej kolei zupełnie odrębnie od innych linii istniejącego Towarzystwa kolejowego a to tak odnośnie do kapitału budowy, jak w ogóle do kapitału zakładowego, do wszelkich funduszów, oraz wszelkich przychodów i wydatków.

5. Na kolej wymienioną w punkcie pod lit. f) Łupków-Cisna upoważnia się kraj do objęcia po kursie 95% akcyi pierwszeństwa w sumie nie wyższej niż zł. w. a. 465.000 wyraźnie czterykroć i sześćdziesiątpięć tysięcy złotych wal. austr., a to pod następującemi warunkami:

a) kapitał imienny tej kolei ustanowiony będzie na sumę nie wyższą niż zł. w. a. 700.000, wyraźnie siedemkroć sto tysięcy zł. wal. austr.;

b) z tego kapitału imiennego reszta w sumie zł. w. a 235.000, wyraźnie dwakroć i trzydzieści pięć tysięcy złotych wal. austr. dostarczoną będzie przez interesentów miejscowych w zamian za akcye zakładowe objęte w pełnej ich nominalnej wartości, do których nie będzie przywiązane prawo pobierania procentów interkalarnych przez czas budowy;

c) po otwarciu kolei posiadacze akcyi zakładowych w takim dopiero razie pobierać będą dywidendę w stosunku 4% rocznie, jeżeli czysty dochód przenosić będzie kwotę potrzebną na oprocentowanie akcyi pierwszeństwa po 4% rocznie i umorzenie ich w ciągu lat 30 od czasu otwarcia kolei, w razie zaś dalszej jeszcze nadwyżki czystego dochodu, takowa w całości używaną będzie na umorzenie akcyi pierwszeństwa.

6. Upoważnia się Wydział krajowy do zawarcia z koncesyonaryuszami kolei wymienionych pod litarami a) do e) kontraktów gwarancyjnych a z koncesyonaryuszami kolei f) Łupków-Cisna kontraktu spółkowego, w którym oprócz poszczególnych postanowień zawartych w powyższych artykułach mają być zastrzeżone następujące postanowienia ogólne:

a) warunki koncesyi państwowej na kolej pomienioną ułożone zostaną w porozumieniu z Wydziałem krajowym, a udzielona koncesya bez przyzwolenia tegoż Wydziału nie może być na nikogo innego przeniesiona;

b) co do eksploatacyi przeprowadzi Wydział krajowy w myśl postanowień §§. 7 i 12. powołanej już ustawy krajowej rokowania celem porozumienia się z c. k. kolejami państwowemi o objęcie przez takowe zarządu wymienionej linii z zastosowaniem jak najdalej sięgających ułatwień i ulg dopuszczonych ustawą państwową z dnia 31. grudnia 1894. (Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895) o kolejach lokalnych; jeżeli porozumienie w tym względzie między Wydziałem krajowym a zarządem kolei państwowych nie przyszłoby do skutku, ustanowienie zarządu ruchu na tej kolei zależeć będzie od postanowienia Wydziału krajowego;

c) w ogóle co do finansowania, budowy i eksploatacyi przyznane będą przez c. k. Rząd na rzecz pomienionej kolei w myśl ustawy państwowej z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895) takie ulgi, ułatwienia i korzyści, które Wydział krajowy uzna za dostateczne ze względu na potrzebę zapewnienia powyższej kolei odpowiedniej rentowności.

d) że statuta mające się przedłożyć Rządowi co do założenia Towarzystwa akcyjnego dla każdej kolei będą układane w porozumieniu z Wydziałem krajowym, tak, ażeby zapewnić dla kraju, należyty wpływ w radzie nadzorczej Towarzystwa, na ustanowienie taryf kolejowych, oraz w myśl §. 5. ustawy z dnia 17. lipca 1893 wystarczającą kontrolę nad sporządzeniem planu szczegółowego budowy, oraz kontroli podczas trwania budowy i odebrania skończonej kolei;

e) że dla każdej kolei sporządzony będzie plan finansowy zawierający oprócz rat rocznych na oprocentowanie i umorzenie gwarantowanej kolejowej pożyczki pierwszeństwa,

także plan oprocentowania nie wyżej jak na 4% i umorzenia w okresie wynikającym z koncesyi, akcyi pierwszeństwa i akcyi zakładowych. Z dochodów kolejowych mają się opłacać wydatki w następującym porządku pierwszeństwa: najprzód koszta ruchu i koszta administracyi Towarzystwa. Dalsze nadwyżki dochodu mają służyć w pierwszem miejscu na pokrycie rat rocznych pożyczek lub akcyi pierwszeństwa gwarantowanych przez kraj, a w dalszem miejscu na oprocentowanie wraz z umorzeniem akcyi zakładowych. Jeżeli się okaże dalsza nadwyżka dochodów to ma służyć na zwrot dopłat uczynionych w latach ubiegłych przez interesentów prywatnych lub rząd na oprocentowanie i umorzenie akcyi zakładowych, a wreszcie na zwrot dopłat uczynionych przez fundusz krajowy z tytułu gwarancyi, przyczem się postanawia, że od dopłat w całym tym ustępie wymienionych nie liczy się odsetek Dopiero po pokryciu wszelkich dawniejszych dopłat, może nadwyżka dochodów być użytą na korzyść właścicieli akcyi zakładowych tak ażeby przynosiły oprocentowanie wyższe od 4% planem umorzenia objętych.

7. Sejm Królewstwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem uchyla uchwałę swoją z dnia 19. maja 1893 r. w przedmiocie kolei Halicz-Ostrów (Tarnopol) z odnogami do Brzeżan i Podhajec, którą upoważnił Wydział krajowy, iżby do kosztów budowy tych kolei przyczynił się subwencyą bezzwrotną z funduszu krajowego, nie przenoszącą łącznie z ofiarami interesentów sumy jednego miliona zł. w. a. przez państwo projektowane a wymienione w Art. I. pod literą g) h) Rozw. i Przew. i upoważnia Wydział krajowy, w razie wydania koncesyi państwowej na koleje przez państwo projektowane a wymienione w punkcie 1. pod literami g) Chodorów-Rohatyn-Podwysoki i h) Rozwadów Przeworsk do przyznania imieniem kraju na rzecz koleji Chodorów-Rohatyn-Podwysoki subwencyi bezzwrotnej w takiej wysokości, jaka będzie potrzebną, aby subwencyę również bezzwrotną miejscowych interesentów (powiaty, gminy, obszary dworskie, osoby prywatne) na rzecz tejże kolei uzupełnić do sumy jednego miliona złotych w. a. a na rzecz kolei Rozwadów-Przeworsk subwencyi bezzwrotnej w kwocie 250.000 zł. — a to pod następującemi warunkami:

a) cała reszta potrzebnego kapitału na budowę, urządzenie i zaopatrzenie tej kolei będzie dostarczoną lub zapewnioną przez państwo bez wszelkiego dalszego obciążenia kraju;

b) kolej ta będzie budowaną i zarządzaną jako kolej państwowa;

c) wypłata subwencyi krajowej nastąpi w połowie przy rozpoczęciu budowy rzeczonej kolei, w połowie zaś najdalej do dni 14 po otwarciu na niej ruchu;

d) w razie gdyby przy budowie kolei Przeworsk-Rozwadów, wprzódy dokonaną być miała budowa tylko częściowego z Rozwadowa do Rudnika, ewentualnie do Leżajska szlaku tej kolei, nastąpi wypłata takiej tylko części subwencyi, jaka wyniknie ze stosunku kosztów budowy tego częściowego szlaku do sumy kosztorysowej całej linii;

8. Upoważnia się Wydział krajowy do zaciągnięcia imieniem kraju pożyczki z terminem umorzenia do końca roku 1968 w 4% w obligacyach kolejowych w Banku krajowym Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem w takiej wysokości, jaka w uwzględnieniu osiągniętego najlepszego kursu okaże się potrzebną, calem a) nabycia po myśli uchwały V. akcyi pierwszeństwa kolei Łupków-Cisna w sumie 465.000 zł. w.a. po kursie 95%; b) pokrycia wpłat (subwencyi bezzwrotnych) w sumach aż do 1,000.000 zł. w. a. i 250.000 złr. w. a. po myśli uchwały w punkcie 7. na rzecz kolei Chodorów-Podwysokie i Rozwadów-Przeworsk.

Na pokrycie rat powyższej pożyczki, jakoteż na ewentualną dopłatę lub zapłatę rat od pożyczek pierwszeństwa wymienionych w punkcie 2. a wynikające z udzielonej tymże pożyczkom gwarancyi kraju, służy krajowy fundusz kolejowy, utworzony uchwałą sejmową z dnia 13. lutego 1894, zatwierdzoną Najwyższem postanowieniem z dnia 24. czerwcaa 1894, którego roczne preliminarze i zamknięcia rachunkowe przedkładane będą Sejmowi do zatwierdzenia.

9. Poleca się Wydziałowi krajowi, aby projekty niższorzędnych kolei żelaznych, które po zbadaniu okazały się lub okażą użytecznemi i potrzebnemi ze względu na interesa kraju, a co do których interesenci dopełnili warunków oznaczonych w §. 2 ustęp. b. ustawy krajowej z dnia 17. lipca 1893 (Dz. u. kr. Nr. 42.) oraz zastosowali się do przepisów instrukcyi z dnia 2. marca 1894 LW. 11.537/94, przedkładał Sejmowi do decyzyi po myśli postanowień ustawy pomienionej, a to w miarę rozporządzalnych zasobów krajowego funduszu kolejowego.

II.

Wzywa się c. k. Rząd ażeby przedłożenia odnoszące się 1) do udziału w kapitale zakładowym wymienionych w I. uchwale kolei lokalnych oraz 2) do budowy koleji rządowych Chodorów-Podwysokie i Rozwadów-Przeworsk wniósł jeszcze w ciągu bieżącej sesyi Rady Państwa.

III.

Wzywa się c. k. Rząd ażeby w większej mierze jak dotychczas uwzględniał zastosowanie do koleji lokalnych wąskiego toru, który w wielu wypadkach zupełnie odpowiada potrzebom ekonomicznym kraju i umożliwia budowę linii, których budowa przy przyjęciu szerokiego toru byłaby z finansowych przyczyn niemożliwą.

IV.

Przyjmuje się do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego z czynności Departamentu IV. w zakresie spraw kolejowych za czas od 1. stycznia do 15. grudnia 1894.

Niniejszem sprawozdaniem zostały załatwione następujące petycye: L. 254, 256, 402 429, 485, 498, 601, 614, 652, 654, 970, 1029, 1136, 1209, 1267, 1286.

We Lwowie, dnia 4. lutego 1895.

Przewodniczący:
***Zaleski**, w. r.*

Sprawozdawca:
***Szczepanowski**, w. r.*